



## SYNTHÈSE

# Mobilité longue distance

2020

## Le secteur aujourd'hui

Le secteur de la mobilité longue distance couvre l'ensemble des déplacements de personnes réalisés sur plus de 100 km. En France métropolitaine, les résidents de plus de 15 ans font en moyenne 4,2 voyages par an (1 voyage = 1 aller + 1 retour), pour une distance totale de 5100 km, majoritairement pour des motifs personnels (tourisme, visite familiale...). Ces déplacements sont réalisés par modes routiers (individuel ou collectifs), ferroviaire ou aérien. Le secteur consomme 8,5 millions de tonnes d'équivalent pétrole (Mtep) d'énergie, constitués à 97 % de produits pétroliers, et émet 25 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq chaque année.



## Les outils de la transformation

Afin de réduire l'empreinte écologique du secteur et d'augmenter sa résilience, il doit être envisagé tout d'abord de réduire le nombre de kilomètres parcourus : notamment, pour la sphère professionnelle, en promouvant la vidéoconférence et le télétravail, mais également en réduisant le nombre de séjours pour motifs personnels tout en augmentant leur durée. La transformation du secteur doit aussi passer par un report modal de la voiture et de l'avion vers le train. Ce dernier, déjà largement plus efficace que les autres modes, devrait bénéficier d'améliorations techniques. Les nouveaux TGV, livrés à partir de 2024, devraient consommer 20 % de moins qu'actuellement. L'électrification du parc automobile est également à envisager, y compris le parc d'autocars.

2050

## Le secteur à l'issue de la transformation

La distance parcourue par an et par habitant est en baisse d'un peu plus de 2 % par rapport à 2020. Le secteur ne consomme plus que 3 Mtep/an soit une baisse de près de 65 %. La part de l'électricité dans la consommation des véhicules est passée de 3 % à 47 % du total. Le secteur génère toujours des émissions de gaz à effet de serre (GES) mais ces dernières sont en baisse de près de 85 % par rapport à 2020. L'offre ferroviaire a été renforcée et diversifiée. L'essentiel du territoire est accessible par train à plus de 90 % de la population. Le trafic aérien domestique a été divisé par trois.



## Les questions qui nous restent à explorer

- **Dans le secteur :** le potentiel du covoiturage et de l'augmentation du taux d'occupation des véhicules individuels mérite d'être exploré. Certaines mesures possibles de désincitation à prendre le volant, comme la limitation de la vitesse sur autoroute à 110km/h, ne font pas, pour le moment, partie du scénario.
- **En lien avec le reste de l'économie :** une concentration des logements et des zones d'activité au voisinage des gares pourrait stimuler le report modal vers le train, effet qui n'a pas encore été estimé. Les impacts économiques de la transformation du secteur pour les industries ferroviaires et aéronautiques doivent être davantage précisés. Les interactions avec le secteur du fret sont également à préciser (trains mixtes voyageurs marchandises par exemple), ainsi que les possibilités d'un programme d'investissements commun.



## L'emploi

La transformation du secteur génère des emplois supplémentaires dans l'industrie ferroviaire et les services ferroviaires. Les emplois sont en baisse dans l'aéronautique et les transports aériens, ainsi que dans l'industrie automobile. L'impact global sur l'emploi n'a pas été calculé.



## Les impacts

- **Les plus :** le secteur a réduit massivement son empreinte carbone. Il est davantage résilient à une baisse de l'approvisionnement en pétrole.
- **Les limites :** le changement des comportements individuels de déplacement longue distance risque d'être complexe à mettre en place, étant donné qu'il touche directement au droit au loisir ou à la cohésion familiale.